Hans-Ulrich Kopp
Die Reichsautobahn

Hans-Ulrich Kopp

Die Reichsautobahn

Vorurteilsfreie Geschichtsbetrachtung als Desiderat

In seinen zeitgeschichtlichen Arbeiten ist es Hans-Dietrich Sander darum zu tun, die skandalöse Einseitigkeit des offiziösen Geschichtsbildes nicht spiegelverkehrt zu übernehmen, also durch eine simplifizierende Reinwaschung des Nationalsozialismus zu ersetzen. Statt dessen verfolgt er das Ziel, ohne Rücksicht auf Empfindlichkeiten der einen oder anderen Seite, aus dem Buch der Geschichte herauszulesen, was darin steht.

In den *Thesen zum Dritten Reich*[1] weist er darauf hin, daß „eine Betrachtung des Dritten Reiches ... den hohen Ansprüchen der Historiographie vor ihrem Absturz in die Niederungen des Weltbürgerkrieges" genügen müsse, und stellt fest: „Nach ihrem Siege setzten die Sieger ihre Sicht der Dinge durch, von der nichts wirklich erfaßt wird. Eine sachgerechte Einschätzung des Dritten Reiches ist allein auf der Höhe möglich, die von der Kritik der Moderne in Deutschland erreicht worden war." Er vermerkt sodann in einer berühmt gewordenen, in ihrer lakonischen Kürze und Treffsicherheit selten erreichten Formulierung: „Das Dritte Reich war ein Versuch, die Krisen der Moderne mit richtigen und falschen Mitteln aufzuheben." Weiter heißt es: „Eine Verwerfung des Ganzen wird weder der Geschichte noch den Nachfolgeproblemen des Dritten Reiches gerecht ... Das Scheitern des Dritten Reiches entbindet uns nicht von der Aufgabe, mit Blick auf die Zukunft von den destruktiven die produktiven Elemente und Faktoren zu scheiden, unter denen zuvörderst die wesentlichen Bestandteile und Wirkkräfte der Wirtschafts- und Sozialpolitik, der Raumordnung, der Naturpflege ... hervorzuheben wären."

In den *Staatsbriefen* wurde diese differenzierte Sicht an verschiedener Stelle aufgegriffen und konkretisiert. Der Bogen reichte dabei von der „guelfischen Abbiegung im Dritten Reich" – verstanden als Defizit an preußischer Inspiration, die als Metamorphose des ghibellinischen Reichsbegriffs gesehen wird – über das Bekenntnis zu der von Edgar Julius Jung formulierten Papen-Rede vom Juni 1934 als einer umfassenden Analyse der von Hitler zu verantwortenden „Fehler und Abirrungen" und die

1 Hans-Dietrich Sander, *Die Auflösung aller Dinge*, München 1988, S. 161–168

nachdenkliche Anerkennung der Verschwörer des 20. Juli, „deren jährliche Würdigung durch Bonner Politiker einer rituellen Leichenschändung nahekommt", bis zur Kritik am Versuch, politische Neukonzeptionen am Zweiten oder Dritten Reich zu orientieren, „die Nationalstaaten waren und untergingen, weil sie keine Reichsdimensionen annahmen". Sanders Positionierung gegenüber dem NS-Staat ist mithin die eines unbefangenen Beobachters, der die Licht- und Schattenseiten einer historischen Epoche mit gelassener Geste zu werten weiß und sich in die Absurditäten der tagespolitischen Bewältigungsmanie nicht hineinziehen läßt. In der an sich naheliegenden, aber durch den Nebel gegenwärtiger Geschichtspolitik verstellten Erkenntnis, daß die Erscheinungsformen des Dritten Reiches einer ebenso kühlen und leidenschaftslosen Bewertung wie die jeder anderen Zeitspanne zu unterziehen sind, verweigert er sich sowohl der Rolle des Anklägers als auch der des Strafverteidigers.

Vor diesem Hintergrund diskutiert der Beitrag einen Gegenstand, der zu den seit langem nicht mehr sachlich erörterten Hinterlassenschaften der fraglichen Jahre gehört.

Tabuisierung als Erkenntnishindernis

Eines der zahlreichen Themen, die im Gefolge der sogenannten Bewältigung des Dritten Reiches regelmäßig wiederkehren, ohne einer sachlichen Klärung zugeführt zu werden, ist der seinerzeit ins Werk gesetzte Autobahnbau. Es findet auch hier, wie in fast allen Fällen, keine kontroverse Debatte statt. Vielmehr wird in kursorischer, zumeist herablassender Form unterstellt, es gebe naive „Unverbesserliche", die Hitlers Unrechtsregime mit dem Hinweis auf die Autobahn zu verharmlosen, wenn nicht zu rechtfertigen suchten. Ihnen soll mit dem Gestus des Wissenden vermittelt werden, wie erschreckend einfältig sie seien.

Nachdem schon 1996 Armin Pfahl-Traughber der Wochenzeitung *Junge Freiheit* vorgeworfen hatte, sie habe sich in ihrem Beitrag *Die Pyramiden des Dritten Reiches* eine „unkritische und verharmlosende Sicht" der NS-Zeit zu eigen gemacht und „in plattester Form eine Verharmlosung des Nationalsozialismus propagiert", indem der Autor „die militärische Zielsetzung des Autobahnbaus" ignoriert habe[2], konnte diese ebenso beliebte wie simple Vorgehensweise in jüngster Zeit an den Fällen Zanger und Hermann beobachtet werden.

Der Knittelfelder FPÖ-Nationalratsabgeordnete Wolfgang Zanger hatte zu Beginn der XXIII. Legislaturperiode (2006) im *ORF-Report* davon gesprochen, daß durch „verschiedene Bauideen", die im Dritten Reich entstanden – er nannte hier als Beispiel die Autobahnen –, vielen Zeitgenossen „ein bißchen Hoffnung" gemacht worden sei, und wurde daraufhin mit einer Anzeige wegen NS-Verharmlosung seitens der Sozialistischen Jugend, einer Rücktrittsforderung der Israelitischen Kultusgemeinde Wien

2 Armin Pfahl-Traughber, *Die Autobahnen im Nationalsozialismus. Eine Antwort auf die „Junge Freiheit"*, in: *blick nach rechts*, 13. Jg., Nr. 11, 29. Mai 1996, S. 4

und zahllosen medialen Attacken konfrontiert. Im *Standard* meinte Hans Rauscher über den Mandatar: „Er ist intellektuell nicht in der Lage, sich aus Tonnen von Faktenmaterial darüber zu informieren, daß die Beschäftigungspolitik des NS nur der Kriegsvorbereitung diente." Der Wiener Neuhistoriker Oliver Rathkolb sekundierte, Zangers Aussagen entsprächen „nicht in Ansätzen" der Allgemeinbildung eines Nationalratsabgeordneten. „Der Bau der Reichsautobahn sei nicht nur kein Beschäftigungsprogramm gewesen, sondern Teil der Kriegsvorbereitung", zitierte der ORF den Wissenschaftler, der nach einer Verlautbarung der Donaulandstiftung zu „jenen Historikern" gehört, „die Stellung beziehen, der Republik den Spiegel vorhalten, ihr aufzeigen, wie sie international gesehen wird".[3]

Ein Jahr später wurde Eva Herman, die sich als Gegnerin eines radikalen Feminismus in gewissen Kreisen unbeliebt gemacht hatte, aus Johannes B. Kerners Talkshow geworfen, nachdem sie nicht nur ihr Bekenntnis zur traditionellen Familie verteidigt, sondern auf insistierende Nachfragen hinzugefügt hatte: „Es sind auch Autobahnen gebaut worden, und wir fahren heute darauf." Wenn sie zudem erwähnte, daß man nicht mehr über deutsche Geschichte sprechen könne, ohne sich zu gefährden, so folgte die Bestätigung auf dem Fuße, als sie vom Moderator mit den Worten „Autobahn geht nicht!" der Sendung verwiesen wurde.

In einem Zeitungskommentar wurde dieser Vorgang von dem deutsch-israelischen Historiker Michael Wolffsohn aufgegriffen. Der an der Universität der Bundeswehr in München lehrende Neuhistoriker, der in der politischen Landschaft der Bundesrepublik bekanntlich eine überaus bedeutsame Funktion ausübt, behauptete darin schlechterdings: „Die Autobahnen hatten nur einen Zweck – den militärischen."[4]

Fortgeführt wurde die „öffentliche Debatte", die es in leider allzu bekannter Manier nur zu einer wechselseitigen Bestätigung der geladenen Redner und bestallten Meinungsproduzenten brachte, auf dem erreichten Niveau mit einem Artikel des Berliner Historikers Wolfgang Wippermann in der *Bild-Zeitung* („Darum ist es so gefährlich, Hitlers Autobahn zu loben") sowie in der *PHOENIX Runde* des gleichnamigen privaten Fernsehsenders, an der Henryk M. Broder und Volker Beck, der Satiriker Michael Sonneborn und der Linguist Marc Fabian Erdl – keiner von ihnen einschlägig gebildet – teilnahmen. Unter dem Titel „Das sagt man nicht ..." konstatierte die Magazinredaktion: „Autobahnen und Drittes Reich – ein schwieriges Thema, wie der Fall Eva Hermann demonstriert." Die vermeintliche Schwierigkeit ergibt sich freilich nicht aus der Sache, sondern allein aus den gedanklichen Verirrungen der Political Correctness.

Erfolglosigkeit der Weimarer Republik

Während der Planung und Ausführung des Reichsautobahnnetzes ab 1933 gemeinhin sinistre Absichten unterstellt werden, legt eine an staatspoli-

3 Ernst Brandl, *Straßen des Führers*, in: *Die Aula*, 11/2006, S. 9

4 Michael Wolffsohn, *Kerner & Co*, in: *netzeitung.de*, 20. Oktober 2007

tisch erwünschten Vorgaben orientierte Zeitgeschichtsschreibung zugleich Wert auf die Feststellung, daß die Idee des Autobahnbaues nicht auf Adolf Hitler und seine politische Bewegung zurückgehe. Vielmehr sei sie bereits in der Weimarer Republik geboren und später vom Nationalsozialismus – wie so vieles – „mißbraucht" bzw. „pervertiert" worden.

Schon hier handelt es sich bestenfalls um eine Halbwahrheit. Tatsächlich läßt sich der Ursprung der Autobahn auf das Deutsche Kaiserreich zurückführen. Die 1909 gegründete Gesellschaft „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße" (AVUS), die vom Kaiserhaus unterstützt wurde, baute seit 1912 eine Versuchsstrecke in Berlin.[5] Noch im August 1914 konnte mit dem Fahrbahndeckenbau begonnen werden.

Im Ersten Weltkrieg unterbrochen, wurde der Bau der 9,8 km langen Test- und Rennstrecke bis zur Automobilausstellung des Jahres 1921 abgeschlossen.

In den zwanziger Jahren mangelte es nicht an lokalen Konzeptionen, größere Strecken auszubauen. Die Not der Zeit und das Unvermögen staatlicher Stellen, eine raumgreifende Planung vorzunehmen, verhinderte aber, daß es zu nennenswerten Erfolgen kam. Der 1927 eröffnete Nürburgring, ein rings um die Ruine der Nürburg errichtetes Bauwerk von 28,3 km Länge, das auf eine Initiative des örtlichen Landrates zurückging, kann als reine Rennstrecke nur sehr bedingt zum Autobahnbau gerechnet werden.

Die maßgeblichen Verbände der Zeit nahmen in ihrer Haltung zum Autobahnbau uneinheitliche Positionen ein. Der 1924 vom „Deutschen Straßenbau Verband" aufgestellte Fernstraßenplan stellte erste Grundsätze auf, die späteren Planungen den Weg wiesen. Der von der „Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau" (STUFA) im folgenden Jahr erstellte Entwurf eines „Kraftwagenstraßennetzes" sah überwiegend den Ausbau der vorhandenen Strecken vor, enthielt aber immerhin einen visionären Vorentwurf für 15.000 km Autobahnen. Dieser scheiterte allerdings an der fehlenden Finanzierung. – Die von Straßenbaufirmen 1926 gegründete HAFRABA (zunächst „Verein zum Bau einer Straße für den Kraftwagen-Schnellverkehr von Hamburg über Frankfurt a. M. nach Basel", seit 1928 „Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte–Frankfurt–Basel") projektierte eine Autobahnverbindung, die etwa dem Verlauf der heutigen A 5 und dem nördlichen Teil der A 7 entsprochen hätte, fand jedoch kein Gehör bei öffentlichen Stellen.

Bis zum Beginn des Jahres 1933 war lediglich eine von der Provinzialverwaltung des Rheinlandes in Angriff genommene Autostraße von Bonn nach Köln in Betrieb, die als Landesstraße L 185 firmierte und 1959 zur Bundesautobahn aufgestuft wurde.

Bei aller Wertschätzung, die den demokratisch legitimierten Politikern der Weimarer Republik entgegenzubringen ist, läßt sich die Bilanzierung

5 Kurt Kaftan, *Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte der Autobahnen in Deutschland 1907–1935*, Berlin 1955, S. 25

nicht vermeiden, daß ihre Erfolge auf dem Gebiet des Fernstraßenbaus nicht über jene in der Wirtschafts- und Sozialpolitik hinausgingen, so daß ihre tatkräftigeren Nachfolger gleichsam jungfräulichen Boden betraten. „Der programmatische Autobahnbau setzte in Deutschland am 23. September 1933 mit dem ‚Ersten Spatenstich' in Höhe der Mainbrücke Griesheim bei Frankfurt a. M. ein."[6]

Autobahnbau als nationale Kraftanstrengung

Welchen Stellenwert die Autobahn in der Politik des Dritten Reiches von Beginn an genoß, geht schon aus der Beteiligung höchster Stellen an ihrer Propagierung hervor. Bereits anläßlich der Eröffnung der Automobilausstellung des Jahres 1933 sprach Hitler öffentlich von seinen verkehrspolitischen Plänen, eine Gewichtsverlagerung vom Schienen- zum Individualverkehr vorzunehmen: „Wenn man früher die Lebenshöhe eines Volkes oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahnlinien zu bemessen suchte, wird man in Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen als Maßstab anzulegen haben."[7] An dem zum „Tag der nationalen Arbeit" erklärten Maifeiertag desselben Jahres verkündete der Reichskanzler, Deutschland mit einem Netz von Autobahnen überziehen zu wollen. Als Gesamtlänge gab er vorläufig 4.600 km an.

Das „Gesetz über die Reichsautobahn" vom 27. Juni 1933 kleidete die Bemühungen um eine zentrale Planung und Organisation des Straßenwesens in gesetzliche Form. Hatten bisher 26 Landesbauämter mit 600 Straßenbauverwaltungen und ihren Unterinstanzen an der Planung des Straßennetzes Anteil, so wurde nun die Gesamtleitung dem „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen" Dr. Fritz Todt unterstellt.

Nach den Vorstellungen der Gesetzgeber sollten damit planlose Ausgaben verhindert und das Neben- oder Gegeneinanderarbeiten einzelner Stellen verhindert werden. „Die totalitäre Staatsführung der Nationalsozialisten erlaubte es ihnen, die nötigen finanziellen (die Gesamtkosten beliefen sich auf 6,5 Milliarden Reichsmark), organisatorischen und planerischen Voraussetzungen für ein solches Projekt, an denen die Pläne der HAFRABA vornehmlich gescheitert waren, zu schaffen."[8] Die im August 1933 durch Umwandlung und Erweiterung der HAFRABA entstandene GEZUVOR (Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahn e. V.) übernahm die planerische Leitung.

Neben dem eigentlichen Straßenbau war es zweifellos ein Anliegen des Regimes, sozialpolitische Pläne durchzusetzen. Unter weitgehendem Verzicht auf eine mechanisierte Bauweise sollte eine möglichst große Zahl von Arbeitslosen herangezogen werden. Waren bis zum Ende des Jahres 1933 nicht mehr als 3.900 Arbeiter an der Autobahn beschäftigt, so stieg

6 Dietrich Schwell u. Wolfgang Jäger, *Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945*, in: *Straße + Autobahn* 8/2000, S.478–488

7 Gustav Müller, *Zum zwölften November*, in: *Das Motorrad*, 13. Jg., Nr. 45 (1933)

8 Annette Nietfeld, *Reichsautobahn und Landschaftspflege* (Werkstattberichte des Instituts für Landschaftsökonomie), Berlin 1985, S.38

ihre Zahl im Folgejahr auf 83.000 an, um 1936 124.000 zu erreichen. Bezieht man die Nebentätigkeiten ein, waren etwa 250.000 Menschen am Autobahnbau beteiligt.[9] In seiner Untersuchung zur nationalsozialistischen Arbeitsbeschaffung kam der nachmalige bundesdeutsche Wirtschafts- und Finanzminister Karl Schiller 1936 zu dem Ergebnis, daß die „steigende Zahl der beim Bau Beschäftigten, das Wachstum der Anlagen von 7,5 Mill. RM (Ende 1933) auf 212,5 Mill. RM (Ende 1934) sowie die Summe der vergebenen Aufträge von über 500 Mill. RM bis zum Juni 1935 ... ein Bild von der Planmäßigkeit und Zielstrebigkeit des Aufbaues und vom Gewicht der Autobahnen für die direkte und indirekte Arbeitsbeschaffung" vermitteln.[10]

Angesichts eines Rückgangs der Arbeitslosenzahl um mehrere Millionen im nämlichen Zeitraum machte der Autobahnbau einen relativ geringen Teil der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen aus. Als symbolträchtiges Projekt, das in Ausstellungen, Filmen, Briefmarkenserien und Gemälden dargestellt wurde, erlangte er jedoch eine hohe psychologische Bedeutung. Emil Maier-Dorn, seinerzeit Leiter der Reichsschulungskurse Deutscher Straßenbau-Ingenieure, formulierte in einer allerdings sehr pathetisch gehaltenen Schrift die mit dem Autobahnbau verbundenen sozialpolitischen Ideologeme: „Zum ersten Male in der Welt erklären wir, daß die Erhabenheit eines großen Werkes ihren Ausdruck finden muß in der Obsorge für den arbeitenden Menschen, der unter Mühen und Opfern an den Bau wendet: seine Kraft, seine Zeit und – seine stolze Liebe. Würden die Straßen unserer Tage auch gewaltig sein, wir müßten dennoch betreten die Augen niederschlagen, wenn wir das Werk gepflegt, seine Arbeiter jedoch vernachlässigt hätten."[11]

Die zeitliche Vorrangstellung, mit der die Autobahn als eines der ersten Großprojekte des Dritten Reiches in Angriff genommen wurde, und ihre Bedeutung für das sozialpolitische Programm des neuen Regimes erlauben es nicht, ihre Integration in das nationalsozialistische Politikverständnis in Abrede zu stellen. Bei Beginn der Arbeiten legte Hitler Wert auf symbolische Überhöhung, indem er den ersten Spatenstich in großer Inszenierung selbst vornahm. Das Bild des Reichskanzlers, der – umgeben von Arbeitern, während Parteifunktionäre optisch in den Hintergrund treten – das „Riesenwerk" in Angriff nimmt, gehört zu den bekanntesten Propagandabildern der Zeit. Insoweit versteht es sich, daß eine unpolitische, den zeitgeschichtlichen Kontext ignorierende Sichtweise der historischen Bedeutung des Themas nicht gerecht würde. Gleichwohl lassen die planerischen und technischen Grundlagen nicht den Schluß zu, den Autobahnbau als solchen unter staatsterroristische Unrechtsmaßnahmen zu subsumieren.

9 Rainer Stommer (Hg.), *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches*, Marburg 1982, S. 28

10 Karl Schiller, *Arbeitsbeschaffung und Finanzordnung in Deutschland*, Berlin 1936, S. 92

11 Emil Maier-Dorn, *Straße und Weltanschauung*, Kulmbach o. J., S. 13

Die Autobahn zwischen Modernisierung und Landschaftspflege

Bei Ende der Weimarer Republik lag der deutsche Kraftfahrzeugbestand weit hinter dem benachbarter Staaten zurück. Hohe Besteuerungen und die allgemeine Not hatten verhindert, daß die Mobilitätsquote mit derjenigen des europäischen Auslandes Schritt halten konnte.

Weniger als zwei Wochen nach seiner Ernennung zum Reichskanzler verkündete Hitler eine „Motorisierung des deutschen Volkes". Die als eine der ersten Maßnahmen der NS-Regierung erlassene Aufhebung der Kfz-Steuer auf Neufahrzeuge führte zu einer Erhöhung des Kraftwagenabsatzes um 85 % im ersten Jahr. Damit einher ging die Entwicklung des KdF-Wagens, für dessen geplante Massenproduktion 1937 die „Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH" gegründet wurde.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung ergab sich bereits die praktische Notwendigkeit, sichere und schnelle Überlandstraßen zu entwerfen, um das vorauszusehende Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Einer ideologischen Begründung bedurfte es hierfür nicht.

Darüber hinaus war freilich dem Nationalsozialismus daran gelegen, auch landschaftsplanerische Vorstellungen zu verwirklichen. Als entscheidendes Kriterium der Streckenführung hatte Fritz Todt bereits 1931 ihre „Einpassung in die Landschaft" hervorgehoben. Diesem Gedanken lag das lange vor dem Nationalsozialismus schon geforderte, aus der Heimatschutzbewegung hervorgegangene Konzept einer „organischen Einbindung" der Straße in die Natur zugrunde. Den für den Straßenbau zuständigen Ämtern wurden zu diesem Zweck Landschaftsanwälte beigeordnet. Der 1934 von Todt als Berater hinzugezogene und 1940 zum „Reichslandschaftsanwalt" ernannte Architekt Alwin Seifert erklärte:

„Wir dürfen unsere neuen Straßen nicht als Fremdkörper herausfallen lassen aus dem lebendigen Organismus Landschaft, wir müssen sie harmonisch in ihn eingliedern. Also müssen sie teilhaben an den Gesetzen, die unser Land geformt haben in vieltausendjähriger Entwicklung."[12]

Demgemäß war die Planung nicht schematisch durchzuführen, sondern hatte sich an den Eigenarten des Landschaftsbildes sowie den örtlichen Boden- und Klimaverhältnissen zu orientieren. Wälder, Hänge und Mutterböden sollten besonders geschützt werden. Ingenieurbiologie und Pflanzensoziologie wurden als neue Fachgebiete der Landschaftsplanung installiert. „Vor dem Hintergrund dieses Anspruches sollten die ‚Naturmänner', wie Seifert die Landschaftsanwälte zunächst nannte, die sich durch Kenntnis der Landschaft, durch Ehrfurcht vor der Natur, durch Verständnis für die Arbeiten des Straßenbauingenieurs und durch Intuition auszeichneten, an der Planung, der Durchführung und natürlich an den nachgeordneten

12 Alwin Seifert, *Im Zeitalter des Lebendigen. Natur – Heimat – Technik*, Planegg 1934, S. 19

Maßnahmen sowohl des Autobahnprojektes als auch aller Folgeeinrichtungen (z. B. Rastplätze) beteiligt werden."[13]

Wie im einzelnen Perfektion verlangt wurde, um den Gegensatz von Natur und Technik weitestgehend aufzuheben, so folgte man auch im großen Ganzen der Leitidee, die Landschaft nicht etwa unter Anwendung eines rein ökonomischen Kalküls zu „zerschneiden", sondern das Straßennetz in den Dienst einer sinnvollen und ästhetisch anspruchsvollen Gesamtkonzeption zu stellen. „Mit der Umbenennung der am 29. März 1935 geschaffenen ‚Reichsstelle zur Regelung des Landbedarfs der öffentlichen Hand' in ‚Reichsstelle für Raumordnung' am 26. Juni 1935 wurde erstmals in Deutschland, anknüpfend an bestehende regionale Planungsverbände, die zusammenfassende, übergeordnete Planung und Ordnung des deutschen Raumes für das gesamte Reichsgebiet zum Ziel erklärt."[14]

Unterstützt wurde die Reichsstelle durch die im selben Jahr gebildete „Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung", der die Zusammenfassung aller die Raumplanung betreffenden Wissenschafts- und Forschungszweige sowie die Erarbeitung theoretischer Voraussetzungen für die Planungspraxis oblag.

Die politische Intention ging dahin, die Erfordernisse der Motorisierung mit den Anforderungen des Naturschutzes zu verbinden:

„Als das erste wissenschaftliche ‚Institut für Landschaftspflege und Gartengestaltung' in Europa 1934 an der Friedrich-Wilhelm-Universität Berlin konstituiert wurde, begann dort erstmals die systematische Ausbildung des Landschaftspflegers unter der Leitung Heinrich Friedrich Wiepkings. Auf seine Initiative erfolgte die Umbenennung des ‚Instituts für Gartengestaltung' in ‚Institut für Landschaftspflege und Gartengestaltung'. Die damit verbundene inhaltliche Ausweitung des Tätigkeitsfeldes des Gartengestalters entsprach zweifellos der Notwendigkeit, in einer hochtechnisierten Gesellschaft sowohl in die innerstädtische Freiraum-, als auch in die Landschaftsentwicklung planend einzugreifen."[15]

Militärische Zwecke?

Sofern man der verbreiteten These folgt, die nationalsozialistische Herrschaft sei in ihrer Gesamtheit nichts anderes als die Vorbereitung auf einen Eroberungs- und Rassenkrieg gewesen, stellt sich auch der Autobahnbau als Beitrag zur Weltherrschaft dar. Diese Argumentation hat den Vorzug, auf die Berücksichtigung nachgeordneter Realien verzichten zu können, und besticht durch die Abstraktionsleistung, von entgegenstehenden Tatbeständen zugunsten einer teleologischen Deutung abzusehen. Geht man hingegen induktiv von überprüfbaren Gegebenheiten aus, wird man zu anderen Ergebnissen gelangen.

13 Nietfeld, a.a.O., S.50
14 Ebd., S.25
15 Ebd., S.30 f.

Der 1933 in Gesetzesform verabschiedete Entwurf der GEZUVOR knüpfte an die Reichstagsvorlage der HAFRABA vom August 1932 an, die seinerzeit an einer fehlenden Mehrheit gescheitert war, und sah ein 7.000 km langes Grundnetz von sechs Fernstraßen vor.[16] Die beiden großen Nord-Süd-Verbindungen Lübeck–Frankfurt und Stettin–München (mit einer internationalen Anbindung an das italienische Autobahnnetz bis Venedig) sowie die Strecke Saarbrücken–Berchtesgaden stehen ersichtlich in keinem Zusammenhang mit Expansionsbestrebungen. Die West-Ost-Achse Saarbrücken–Breslau endet im Herzen Schlesiens; eine vorgesehene Fortsetzung bis Beuthen (Oberschlesien) wurde zunächst zurückgestellt. Auch die ursprünglich geplante Strecke Hamburg–Breslau trat in den Hintergrund, weil zwischen der Hansestadt und Berlin der „Fliegende Hamburger" verkehrte, in dessen Einrichtung die Reichsbahn große Summen investiert hatte. Allenfalls der Autobahn Aachen–Schneidemühl könnte mit ihrer Hinführung zur französischen bzw. polnischen Grenze eine militärische Bedeutung zugeschrieben werden. Daß diese – und nicht die naheliegende Aufgabe einer Verkehrsanbindung an das benachbarte Ausland – für die Planung ausschlaggebend gewesen sei, ist aber bis heute nicht gezeigt worden. Im übrigen darf nicht vergessen werden, daß eine Autobahn in beiden Richtungen befahrbar ist.

Auch die praktische Ausführung läßt keinerlei Rückschlüsse auf eine militärstrategische Planung zu. Die Arbeiten wurden mit der in dieser Hinsicht völlig bedeutungslosen Strecke von Frankfurt nach Darmstadt begonnen, die im Mai 1935 unter Verkehr ging. Bei Kriegsbeginn wies der Bestand noch erhebliche Lücken auf. 1939 betrug die Gesamtstrekke lediglich 3.300 km, also weniger als die Hälfte der Planungen. Ende Juni 1939 erklärte zudem der Reichsverteidigungsrat die Verkehrsmittel in Deutschland ausdrücklich als nicht kriegsbereit. Der zuständige Generalbevollmächtigte v. Schell gab einen Fehlbestand von 100.000 Nutzfahrzeugen an.[17]Während der gesamten Kriegszeit kamen nur 560 km Autobahn hinzu, da unter dem Diktat der Mittelknappheit andere Prioritäten gesetzt wurden. Im April 1942 wurde der Bau eingestellt.[18]

Die Bauweise der Autobahn spricht ebenso deutlich gegen den Primat des Militärischen. Ihre exzellente Ausführung, die eine bis dahin unbekannte Berücksichtigung der Bodenmechanik und Vorbeugemaßnahmen gegen Frostschäden beinhaltete und auf einheitliche Trassierungselemente (Krümmungshalbmesser, Steigungen) zugunsten der Einschmiegung in die Landschaftsformen verzichtete, sowie der ästhetisch anspruchsvolle Brükkenbau unter Verwendung regionaltypischen, handwerklich bearbeiteten Natursteins beruht offenkundig auf Leitlinien der Ingenieurskunst und Architektur, nicht des militärischen Pragmatismus. „Angesichts dieser alles überragenden technischen Glanzleistung, die die nationalsozialistische

16 Christina Uslular-Thiele, *Autobahnen*, in: *Kunst im III. Reich*, Ausstellungskatalog, Frankfurt a. M. 1975, S. 70

17 Kar

18 Stommer, a.a.O., S. 30

Presse nicht müde wurde zu betonen, stieg sogar das Ansehen des Regimes im Ausland."[19] Noch im Kriegsjahr 1940 schrieb Todt zu Seiferts 50. Geburtstag:

„Wenn, von den Autobahnen ausgehend, auf dem Gesamtgebiet der Bautechnik sich die Überzeugung durchgesetzt hat, daß über dem rein materiell technischen Zweck der höhere kulturelle Wert der Anlage steht, so gebührt Ihnen an diesem Erfolg der Hauptanteil."[20]

Der Vorrang ästhetischer Aspekte läßt sich bis in Details wie die bewußte Einbeziehung von Steigungen nachweisen. „Die Linienführung soll den Rhythmus der Landschaft enthalten ... Zum Höhenplan der Straße ist grundsätzlich wohl nur zu sagen, daß ... flachere Krümmungen mit stärkeren Steigungen einer Linienführung mit stärkeren Krümmungen und flacheren Steigungen vorzuziehen sind, und lieber die Steigung als die Einschnittstiefe zu vergrößern ist."[21] Wären die Verkehrswege für rasche Truppenbewegungen ausgelegt worden, hätte zweifellos gegenteilig entschieden werden müssen.

Für Truppenbewegungen und Transporte von Gerät und Ausrüstung blieb die Bahn mit ihrem gut ausgebauten Netz das bei weitem vorherrschende Transportmittel. Dies entsprach auch der dezidiert geäußerten Ansicht der Wehrmachtsführung, wonach „größere Truppenverbände sich auf längeren Strecken zeit-, material- und betriebsstoffsparender mit der Eisenbahn befördern ließen."[22]

Es verwundert daher nicht, daß Hans Ulrich Thamer in seinem Standardwerk zur Geschichte des Dritten Reiches zu dem Schluß kommt:

„Tatsächlich beeinträchtigte seit 1936 der Autobahnbau die Rüstungsindustrie, die um die knapper werdenden Arbeitskräfte und Rohstoffe besorgt war. Der militärisch-strategische Wert der Autobahnen war, allen Legenden zum Trotz, recht gering. Auch die Wehrmachtführung gab der Eisenbahn als Beförderungsmittel eindeutig den Vorzug."[23]

Zu einem ähnlichen Urteil kam James D. Shand:

„By contrast, it is less certain that the nazis purposely designed the Reichsautobahn with military objectives prominently in their minds."[24]

Wenn Prof. Erhard Schütz resümiert, es sei „inzwischen gesicherter Konsens", daß die Reichsautobahn nicht der Kriegsvorbereitung diente, so hat er von der Sache her recht – läßt allerdings außer acht, daß die-

19 Nietfeld, a.a.O., S.44

20 Fritz Todt, *Alwin Seifert – Reichslandschaftsanwalt des Generalinspektors*, in: *Die Straße*, 1940, S.230

21 E. Schönleben, *Linienführung und Ausgestaltung neuzeitlicher Autostraßen*, in: *Die Straße*, 1936, S.150

22 Ludwig, a.a.O., S.319

23 Hans Ulrich Thamer, *Verführung und Gewalt: Deutschland 1933–1945*, Berlin 1986

24 James D. Shand, *The Reichsautobahn*, in: *Journal of Contemporary History*, Vol. 19, 1984, S.189–200

se Übereinstimmung aufgegeben wird, wo Wissenschaft der Öffentlichen Meinung zu dienen hat.[25]

Von der Sachlichkeit zur Geschichtspolitik – und zurück?

Nach dem Zweiten Weltkrieg zweifelte niemand daran, daß unbeschadet der furchtbaren Verirrungen des Dritten Reiches die Autobahnen zu den positiven Errungenschaften der Vorkriegszeit zu rechnen seien. So ist dem 1956 von Franz Burda herausgegebenen populären Bildband *Das Autobuch* zu entnehmen:

„Die Erkenntnis, daß es so nicht weitergehen könne mit den Verkehrsstraßenzuständen im Deutschen Reich, war schon vor 1933 nichts Neues. Aber weder Reich noch Länder waren bereit, die Unsummen für den Bau von Autostraßen aufzubringen. ... So blieb es, das ist nun einmal eine historische Tatsache, einem autoritären Regime vorbehalten, den Bau von Reichsautobahnen zu verfügen und mit aller in diesem Fall kaum vermeidbaren Rücksichtslosigkeit durchzuführen."[26]

Zurückschauend heißt es im gleichen Band: „Kolonnen von Angehörigen der verschiedensten Berufe, erlöst vom drückenden Bann der Arbeitslosigkeit, schaffen Schulter an Schulter mit Pickel und Schaufel. Unter ihren fleißigen Händen fressen sich die neuen, breiten Straßen ins Land."

Eine derart „unkritische" Darstellung, die sich auf bloße Tatsachen beschränkt und eine volkspädagogische Kommentierung unterläßt, wäre heute kaum denkbar. Seit Formulierungen, die zwar sachlich zutreffen, aber „eine kritische Beschäftigung mit den dunkelsten Seiten der deutschen Geschichte vermissen lassen", unmöglich wurden, finden sich nüchterne, von fachfremden Einlassungen freie Darstellungen der Reichsautobahn nicht mehr außerhalb weniger, technikgeschichtlich fokussierter und meist entlegener Abhandlungen. Mithin handelt es sich hier um einen jener zahllosen Faktoren der Geschichte des Dritten Reiches, die nach Hans-Dietrich Sander „mit Blick auf die Zukunft von den destruktiven Elementen zu scheiden" und in ihrem Eigenwert neu zu beurteilen wären. Über die Korrektur des Geschichtsbildes hinaus hätte dies auch Auswirkungen auf Raumordnung und Verkehrspolitik, für die verschüttete Einsichten – herausgelöst aus ihrem historischen Kontext – fruchtbar zu machen wären. Ob es dazu kommt, wird weniger von der Fachwissenschaft abhängen als durch das Werden oder Vergehen der deutschen Nation in ihrer Gesamtheit bedingt sein. Die von Sander bereits in seiner *Auflösung aller Dinge* gestellte Frage, ob den Deutschen noch „eine Probe gewährt" würde und sie, dieses vorausgesetzt, „die Chance noch ergreifen können", hat bis heute keine positive Beantwortung gefunden. Solange sie allerdings nicht end-

25 Erhard Schütz, *Jene blaßgrauen Bänder oder Anmut, Härte und Zielstrebigkeit. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des „Dritten Reiches"*, in: *IASL* 18, 2 (1993), S.76–120, zitiert nach der Online-Version http://iasl.uni-muenchen.de/register/schuetz.htm; siehe auch: Erhard Schütz u. Eckhard Gruber, *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der ‚Straßen des Führers' 1933–1945*, Berlin 1996

26 Franz Burda (Hg.), *Das Autobuch*, Offenburg (Baden) 1956, S.129

gültig verneint ist, zählt das beharrliche Hinarbeiten auf eine Remedur der deutschen Dinge zu den Pflichten eines jeden Verantwortungsbewußten.

* * *

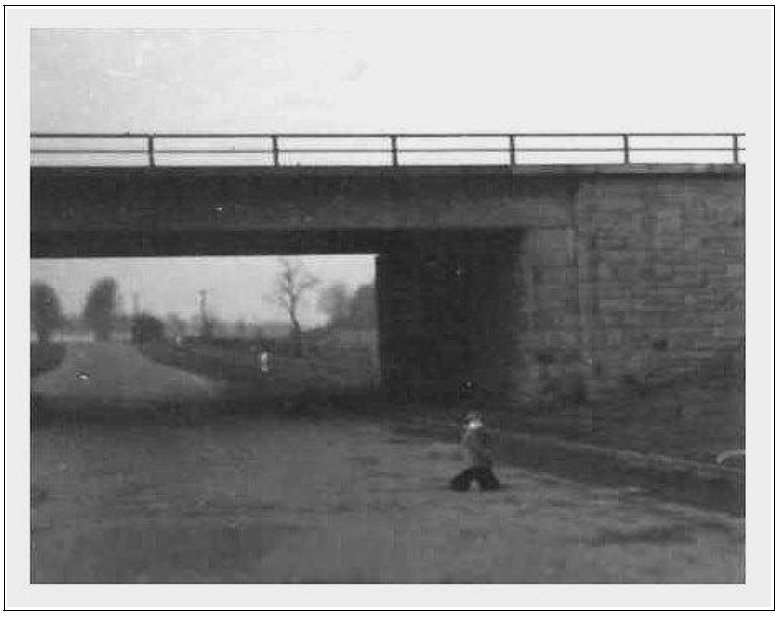
Der hier vorgestellte Artikel zur Autobahn fand sich in einem umfangreichen Sammelband, der zur Feier des 80. Geburtstages des Publizisten *Hans Dietrich Sander* im Jahre 2008 herausgegeben wurde.

Der hier Schreibende wußte seit frühester Kindheit ein wenig von der „Autobahn", wuchs er doch in einer Kleinstadt an derselben auf, die die Besonderheit aufwies, daß die verschiedenen aus der Stadt nach Westen, Norden und Osten führenden Straßen, Wege sowie zwei industrielle Bahnstrecken durch insgesamt zehn größere und kleinere Brücken überführt werden mußten. Eine weitere Brücke leitete dann noch die Straße zur nächsten größeren Stadt über die Autobahn hinweg. Und dies alles auf einer Länge von insgesamt nur 4 Kilometern.

Die Klassifizierung „der Autobahn" als eines vor allem, wenn nicht gar überhaupt nur zu militärstrategischen Zwecken, geplanten und gebauten Verbindungsnetzes für den „rollenden Einsatz" zur Eroberung der Welt in alle Richtungen ist ein „alter Hut", den sich aber nicht wenige Köpfe sowohl aus Anlaß beiläufiger Unterhaltung, als auch ernsthafterer „Diskurse" immer noch aufsetzen.

Hans-Ulrich Kopp setzt dem - nicht als erster - eine Reihe bekannter Fakten und Faktoren entgegen, die schon manchem der erwähnten Träger des besagten „Hutes" selbst hätten auffallen können . . .

tempi passati . . . Anfang der fünfziger Jahre



Links: Eine jener Autobahnbrücken. Der hier Schreibende marschiert davor über die Straße . . .

Unten: Mit der Großmutter auf der erwähnten Autobahnüberführung . . .

* * *